

La Lettre de L'instructeur

Fédération Française Aéronautique

Numéro 6 octobre 2008

Contact, plein gaz et rotation !

Sommaire

▶ EDITO................................p1
L' édito de Jean Claude Roussel

▶ L'Europe et les Fi (A)..p2 et 3
Michel Rocca

▶ Le F(i) superviseur..............p4
Philippe Lamblin

▶ Fiscalité p5
Jean-Paul Ruff

▶ Info régions p5

▶ Commission de discipline...p6
Daniel Vacher

▶ QFU préférentiels................p6
Roger Coatmeur

▶ Assurances 2009.......p7 et 8

Contact : contact@ff-aero.fr

La lettre de l'instructeur

Publication interne de la Fédération Française Aéronautique
155 avenue de Wagram 75017 Paris
Tél : 01 44 29 92 00
Fax : 01 44 29 92 01
Directeur de la publication
Jean Claude Roussel
Périodicité : trimestriel
Tirage : 3000ex.

Président de la FFA :
Jean Claude Roussel

Edito

On se souvient de l'excellent rapport de Messieurs Finot et Soucheleau sur la sécurité de l'aviation légère et sportive, paru en avril 2007, et qui a servi de point de départ à un certain nombre d'initiatives. Entre autres points, ce rapport mettait en exergue ce que les instructeurs savaient déjà : la formation du pilote privé s'inspire trop de celle des pilotes professionnels : «la formation de pilote privé (PPL, Private Pilot Licence) constitue une étape permettant de rejoindre un parcours professionnalisant ultérieurement.». Et à vouloir singer les professionnels, on en oublie l'essentiel, le bons sens.

Un exemple :

Est-il plus utile, en passant le VOR de Rambouillet, de faire comme on l'a appris la longue «check list point tournant» ou au contraire de regarder dehors, pour s'assurer que personne ne converge, ou que l'on ne survole pas à 1500ft QNH un superbe village, ou encore que l'on ne file pas tout droit vers Saclay ?

Il faut repenser la formation des pilotes d'aviation légère, et cela doit commencer par une réflexion sérieuse sur la formation des instructeurs.
Et qui mieux que vous, les instructeurs, peut avoir un avis éclairé sur cette question ? Alors, à vos contributions, n'hésitez pas à donner votre avis, à échanger vos points de vue, à partager vos expériences, pour faire de la formation instructeur un outil parfaitement adapté à l'aviation légère et sportive.

Un autre rapport d'importance est en préparation. Il concerne la sûreté sur les aérodromes. Ce rapport a été confié au Préfet Dussourd, qui avant d'écrire la première ligne, a souhaité écouter les fédérations. Nous lui avons dit que la sûreté n'était pas seulement une affaire de palissades ou de règles, mais d'abord une question d'état d'esprit, tant au niveau des pouvoirs publics dans leur façon de considérer notre activité, qu'au niveau des pratiquants dans leur approche de l'activité. Il faut faire comprendre aux pilotes que l'enjeu de la sûreté doit être pris en compte pour chaque vol, tout comme l'enjeu de la sécurité ou celui de l'environnement.

Ce sont ces aspects qu'il convient d'intégrer à la formation, dès le théorique. Et comme il ne faut pas charger la barque, libérons-nous de ce qui est de peu d'utilité dans la formation. Les instructeurs savent de quoi je parle !...

Bons vols.

Jean Claude Roussel

Président de la FFA

Instructeur

Recueil des adresses mail instructeurs

Pour plus de réactivité et d'efficacité, nous envisageons une version électronique de la lettre de l'instructeur. Merci de nous communiquer votre adresse mail à :

instructeurs@ff-aero.fr



Après vous avoir fait part des travaux du sous-groupe chargé de définir une licence de loisirs au sein de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne, je suis en mesure de vous donner le contenu de la proposition que celle-ci a rendu publique le 5 juillet dernier sur son site internet.

Cette proposition prend le nom de NPA 2008-17b.

Les Etats membres, les organisations en tous genres, les syndicats professionnels, les fédérations, les associations, les citoyens qui se sentent concernés sont invités à lire attentivement cette NPA et à communiquer à l'Agence leurs commentaires, tant positifs que négatifs. De préférence sur son site en utilisant son Comment Response Tool (CRT), dont le mode d'emploi est fourni dans un Comment Response Document (CRD). Et de préférence en anglais pour gagner du temps et être compris par les autres.

Le lecteur comprend mieux maintenant les nouvelles exigences linguistiques, que l'OACI et l'Agence désignent sous le nom de (English) language proficiency.

La date limite de dépôt des commentaires a été repoussée au 15 décembre 2008.

Venons-en au texte lui même.

S'agissant des pilotes, l'Agence propose de créer une nouvelle licence dite **Leisure Pilot Licence** (LPL), applicable à quatre catégories d'aéronef : avion, hélicoptère, planeur, ballon. L'accès à cette nouvelle licence est envisagé soit directement, soit en passant par une licence intermédiaire dite Basic LPL.

S'agissant des instructeurs, l'Agence propose de créer un nouveau certificat (on ne parle plus de qualification en l'espèce) de **Light Aircraft Flight Instructor** (LAFI), qui se déclinerait également en avion, hélicoptère, planeur, ballon.

Voici les règles d'application /implementing rules proposées pour le futur certificat **LAFI(A) :**

Sous partie J – Certificats d'instructeur

► **Section 1 – Exigences communes**

● FCL.900 - Certificats d'instructeur

Obligation de détenir une licence délivrée ou convertie en conformité avec EU-FCL.
Obligation de détenir un certificat délivré en conformité avec EU-FCL.

● FCL.915 - Exigences communes pour les instructeurs

Age minimal de 18 ans

● FCL.940 - Validité des certificats d'instructeur

Valables pour une période de trois ans, sauf celui d'instructeur montagne.

► **Section 2 – Exigences spécifiques pour le certificat LAFI**

● FCL.905 LAFI - Privilèges et conditions
Les privilèges d'un LAFI(A) sont de dispenser l'instruction en vol en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement :
- de la licence Basic LPL(A)
- de la licence LPL(A)
- des qualifications de classe ou de type relatives à la licence LPL(A)
- de la qualification nuit
- des qualifications remorquage ou voltige
- du certificat LAFI(A) sous réserve de 250 heures d'instruction et d'un test avec un examinateur d'instructeur

● FCL.910 LAFI - Privilèges restreints

Un LAFI(A) ne pourra pas agir comme instructeur pour les premiers vols solo et navigations solo. Il dispensera l'instruction en vol sous la supervision d'un LAFI ou d'un FI nommé par l'organisme de formation à cette fin.

Ces limitations seront levées quand le LAFI(A) aura effectué au moins 50 heures d'instruction en vol sur un avion SEP ou TMG et supervisé au moins 25 vols solo.

● FCL.915 LAFI - Conditions prérequises pour suivre une formation LAFI

Avant d'entrer en stage, un candidat à un certificat LAFI(A) devra :
- réussir un test en vol préalable avec un FI(A),
- avoir reçu une instruction de vol aux instruments d'au moins 3 heures sur avion SEP, dont 2 heures au plus sur simulateur,
- avoir effectué au moins 20 heures de vol de navigation sur avion SEP ou TMG,
- avoir effectué au moins 200 heures de vol dont 150 comme commandant de bord,
- avoir effectué au moins 30 heures de vol sur avion SEP dont au moins 5 heures dans les 6 mois précédant le test en vol préalable.



● FCL.930 LAFI - Stage de formation

Le candidat devra avoir effectué un stage d'instruction théorique et de formation en vol dans un organisme de formation approuvé.

Le stage comprendra :
- connaissances théoriques : au moins 50 heures dont des tests de progression
- techniques pédagogiques : au moins 25 heures dont au moins 15 heures de vol en double, dont 3 heures pourront être effectuées sur simulateur.

● FCL.935 LAFI - Test d'habileté

Un candidat à un certificat **LAFI(A)** devra démontrer à un **examinateur** sa capacité à instruire un élève pilote au niveau requis pour la délivrance de la licence **LPL(A)** incluant l'instruction prévol, post vol et la formation théorique.

● FCL.940 LAFI - Prorogation et renouvellement

Pour proroger un certificat **LAFI(A),** son titulaire devra remplir 2 des 3 exigences suivantes :
- avoir effectué 45 heures d'instruction en vol pendant la période de validité de la qualification, incluant 15 heures d'instruction en vol dans les 12 mois précédant la date d'expiration du certificat,
- avoir suivi un séminaire de rafraîchissement durant la période de validité du certificat,
- avoir réussi un test de compétence, dans les 12 mois précédant la date d'expiration du certificat.

Pour au moins une prorogation sur trois, le titulaire devra réussir un test de compétence. »

L'Agence propose de modifier le certificat FI(A) comme suit :

► Section 3 - Exigences spécifiques pour le certificat FI

● FCL.905 FI – Privilèges et conditions

Les privilèges d'un FI(A) sont de dispenser l'instruction en vol en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement :
- de la licence LPL(A)
- de la licence PPL(A)
- des qualifications de classe ou de type pour avion monopilote SEP
- de la licence CPL(A) à condition d'avoir effectué au moins 500 heures de vol comme pilote et au moins 200 heures d'instruction en vol,
- de la qualification nuit
- des qualifications remorquage ou voltige
- du certificat LAFI(A) ou FI(A) sous réserve de 500 heures d'instruction et d'un test avec un examinateur d'instructeur.

● FCL.910 FI - Privilèges restreints

Un FI(A) aura ses privilèges limités à l'instruction sous la supervision d'un FI désigné par l'organisme de formation en vue de la délivrance du LPL(A) et du PPL(A), des qualifications de classe ou de type SEP monopilote et à la qualification de nuit.

Ces limitations seront levées quand le FI(A) aura effectué au moins 100 heures d'instruction en vol sur un avion et supervisé au moins 25 vols solo.

● FCL.915 FI - Conditions pré-requises pour suivre une formation FI

Avant d'entrer en stage, un candidat à un certificat FI(A) devra :
- réussir un test en vol préalable avec un FI(A),
- avoir reçu une instruction de vol aux instruments d'au moins 10 heures sur avion, dont 5 heures au plus sur simulateur,
- avoir effectué au moins 20 heures de vol de navigation sur avion,
- détenir une licence CPL(A) ou avoir effectué au moins 200 heures de vol dont 150 comme commandant de bord,
- avoir effectué au moins 30 heures de vol sur avion SEP dont au moins 5 heures dans les 6 mois précédant le test en vol préalable,
- avoir effectué une navigation comme pilote, comprenant un vol d'au moins 300 NM au cours duquel des atterrissages complets devront être effectués sur deux aérodromes différents.

● FCL.930 FI - Stage de formation

Le candidat devra avoir effectué un stage d'instruction théorique et de formation en vol dans un organisme de formation approuvé.

Le stage comprendra :
- connaissances théoriques : au moins 125 heures dont des tests de progression
- techniques pédagogiques : au moins 30 heures dont au moins 25 heures de vol en double, dont 5 heures pourront être effectuées sur simulateur.

● FCL.935 FI - Test d'habileté

Un candidat à un certificat **FI(A)** devra démontrer à un **examinateur** sa capacité à instruire un élève pilote au niveau requis pour la délivrance de la licence **LPL(A)** et PPL(A) incluant l'instruction pré vol, post vol et la formation théorique.

● FCL.940 FI - Prorogation et renouvellement

Pour proroger un certificat **FI(A),** son titulaire devra remplir 2 des 3 exigences suivantes :
- avoir effectué 50 heures d'instruction en vol pendant la période de validité de la qualification, incluant 15 heures d'instruction en vol dans les **12 mois** précédant la date d'expiration du certificat,
- avoir suivi un séminaire de rafraîchissement durant la période de validité du certificat,
- avoir réussi un test de compétence, dans les 12 mois précédant la date d'expiration du certificat.

Pour la première prorogation, puis au moins une prorogation sur deux, le titulaire devra réussir un test de compétence. »

Enfin, s'agissant des examinateurs, l'Agence propose des changements significatifs :
- les privilèges du FE seraient étendus aux tests d'aptitude et aux tests de compétence des LPL et LAFI,
- les FE devraient détenir une licence CPL au moins, exception faite des examinateurs de LPL.

Mais surtout, les FE n'interviendraient plus par délégation de l'Autorité mais sur la base de leurs seuls privilèges à l'issue d'un processus de délivrance d'un certificat (certification). En conséquence, l'Agence a prévu de nouvelles règles d'application pour compenser les règles qui sont du ressort des autorités nationales. Elle propose aussi que les examinateurs soient informés par leur Etat de rattachement sur les questions de responsabilité, d'assurance en cas d'accident, d'honoraires, de protection des données personnelles.

Michel Rocca

Instructeur
Chargé de mission Europe à la FFA



Le rôle du FI superviseur vis-à-vis du FI restreint

L’ objectifs du stage FI est de donner aux stagiaires les outils pour pouvoir enseigner à tous les niveaux d’une formation PPL ou BB.

Il est évident qu’il est très difficile, au cours du stage FI, de faire passer de l’expérience. Le stagiaire à l’issue de la formation, a encore de nombreux doutes sur la façon dont il va travailler d’une manière générale.
Les conseils sur la façon de procéder, et dont il va falloir gérer un élève à tous les niveaux, viendront du superviseur.

Avant de débuter la formation, le FIA doit avoir un superviseur «agréé » par l’aviation civile locale (le FI superviseur fait un courrier dans lequel il déclare qu’il assurera la fonction superviseur pour Mr X ...).

La fonction de superviseur n’est pas quelque chose d’anodin. **Pendant la durée de la supervision, le superviseur engage sa responsabilité sur tout ce que fait le FI(R) dans le cadre de l’instruction.**

Le rôle du superviseur sera donc de conseiller le FI restreint et de lui donner toutes les astuces liées au métier sur le plan pratique ainsi que sur le plan administratif. Le superviseur a la responsabilité de son FI restreint **et c’est à lui que reviendra la signature des premières autorisations vol solo de jour ou de nuit pour chaque élève de l’instructeur.**

Le superviseur prend la décision et la responsabilité de la 1ère navigation solo (de jour ... ou de nuit) pour chaque élève du FI (R). Le superviseur porte l’autorisation et le parcours sur le carnet de vol de l’élève avec sa signature.

Il peut autoriser le FI(R) à faire l’heure en DC en vue de la prorogation par expérience d’une qualification de classe d’un pilote (voir conditions sur l’instruction ci-après).

D’une manière générale, la partie pratique se fait d’une façon naturelle. En revanche, la partie administrative est souvent mal traitée et tout particulièrement la phase du lâcher.

Outre les recommandations habituelles, voici deux points importants à vérifier :

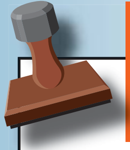
- **le livret de progression,** la façon dont il est rempli et renseigné, notamment vérifier si les items liés à un manque de la part du stagiaire ont été repris dans les vols suivants et corrigés
- le superviseur et le FI (R) devront vérifier **le dossier de progression avec la progression type,** pour que tous les items notamment ceux concernant les procédures d’urgence et de secours ont soient réalisés.

Quand le FIR remplit les conditions (100 heures d’instruction dans le cadre de la formation au PPL et avoir supervisé au moins 25 vols solo effectués par ses élèves) pour la levée de sa restriction, le FI superviseur fait un courrier (imprimé type) à l’administration locale dans lequel il assure que le FIR remplit les conditions pour la levée de la restriction. La durée de la supervision ne doit évidemment pas se limiter au minimum réglementaire, cela doit aller bien au delà, il faut donc parler de compétence et d’aptitude à faire le travail. L’administration lève alors la restriction (sur le logiciel de gestion des licences SIGEBEL) et inscrit une nouvelle ligne sur la licence du FI en supprimant le « R ».

Nota : Ne pas oublier de préciser que le FI (R) doit figurer sur l’annexe 1 de la déclaration d’organisme de l’aéro-club. L’administration lève alors la restriction (sur le logiciel de gestion des licences SIGEBEL) et inscrit une nouvelle ligne sur la licence du FI en supprimant le «R».

Le superviseur doit donc être un instructeur confirmé qui aidera le FI restreint à gérer les différentes situations liées à l’instruction, en double commande ou au niveau de la gestion des solos.

Philippe Lamblin
SEFA GRENOBLE



Instruction Relative aux conditions d’intervention des FI restreints pour les vols d’entraînement requis pour les prorogations par expérience des qualifications de classe SEP et TMG

PRINCIPE

► Conformément à la réglementation en vigueur, les vols d’entraînement requis pour les prorogations sur expérience des qualifications de classe SEP et TMG doivent être réalisés par un instructeur FI non restreint. Cependant par dérogation. ils peuvent être confiés à un FI restreint par son FI superviseur qui en reste responsable, dans les conditions suivantes :

- Celui-ci juge que le FI restreint est apte à gérer ce vol, notamment en fonction de l’expérience de formation qu’il a déjà acquise et que le FI superviseur a pu valider, et de la situation du pilote lui-même.

Cette attribution de tâche est effectuée pour chaque vol considéré sous la forme d’une autorisation écrite par le FI superviseur.

Les heures d’entraînement effectuées dans ce cadre ne sont pas comptabilisées dans les 100 heures d’instruction nécessaires à la levée de la restriction.

► modalités pratiques

Avant le vol envisagé, le FI superviseur établit l’autorisation écrite pour le FI restreint en précisant le nom du pilote concerné, la période pendant laquelle ce vol peut être réalisé et s’il le juge nécessaire le ou les types d’avion qui pourront être utilisés.
A l’issue du vol le FI restreint remplit le carnet de vol du pilote avec son nom et sa qualité et en indiquant qu’il a agi sous couvert du FI(A) superviseur - Monsieur xxx. Il indique sur son propre carnet de vol dans la colonne observation : vol d’entraînement en vue de la prorogation SEP (ou TMG) de monsieur yyyy ».

Il rend compte du déroulement de ce vol d’entraînement à son FI superviseur.

Les autorisations ainsi délivrées ou une copie de ces autorisations sont conservées par le FI Superviseur pendant la durée de supervision et remises en accompagnement de son avis sur la levée de la restriction à l’autorité qui lève cette restriction.

Le Directeur du Contrôle
et de la Sécurité



Fiscalité

Réponse à une question d'un président d'aéro-club sur les instructeurs «free lance» :

«Est il possible pour un aéro-club de mettre à disposition d'un instructeur professionnel ses avions, celui-ci se faisant rémunérer directement par les élèves pilotes ?»

Les éléments d'appréciation sont d'ordre fiscal, car aucune règle n'interdit l'utilisation d'un avion à des fins lucratives.

L'utilisation à des fins lucratives des avions de l'aéro-club risque d'entraîner la requalification fiscale de l'activité de l'aéro-club, qui perdrait son statut «d'organisme sans but lucratif» (OSBL) et serait alors soumis aux impôts commerciaux. C'est lourd de conséquences, notamment financières.

Cependant, la forme de l'opération envisagée peut changer les éléments d'appréciation.

Ainsi, si vous mettez votre avion à disposition d'un instructeur qui recrute ses propres élèves auprès de ceux-ci, vous devenez «loueur d'avion» et êtes hors du cadre de l'activité associative exonérée des impôts commerciaux. Vous serez traité comme une société commerciale.

Si au contraire vous mettez à disposition de vos membres les avions de l'aéro-club, au tarif de l'aéro-club, et que ceux-ci suivent une formation en faisant appel aux services d'un instructeur professionnel externe qu'ils rémunèrent directement, le club n'exerce pas une activité lucrative mais bien son activité habituelle d'aéro-club. Il n'y aura pas d'incidence sur le plan fiscal.

Jean-Paul RUFF
Chargé de missions du Président

Info régions

► Bretagne : réunion des FI et FE

A l'initiative du Comité Régional Aéronautique de Bretagne, les FI exerçant leur activité dans les aéro-clubs bretons sont invités à une grande journée d'information et de dialogue le samedi 22 novembre à Saint Brieuc. Les thèmes abordés seront la sécurité, les nouvelles licences européennes, les relations avec les dirigeants d'association, avec la DGAC, l'accès au FE. Le déjeuner sera offert par le CRA. Les aéro-clubs recevront dans quelques jours les formulaires d'inscription.

► Région Aquitaine : Séminaire de recyclage FI

Les 24 et 25 octobre. Contact : www.aeroclubs-aquitaine.org

► Région Bourgogne : Séminaire de recyclage FI

Les 18 et 19 novembre. Contact : aéro-club de la Côte d'Or / Tél: 03.80.35.61.09

Commission de discipline : comment concilier liberté et sécurité ?

Chaque année des dizaines d'infraction sont relevées. Toutes ne donnent pas lieu à une convocation devant une commission disciplinaire.

Seules 10 % d'entre elles vont jusqu'au terme de la procédure.

Dans la majorité des cas l'administration adresse un simple courrier de rappel à l'ordre.
Il appartient aux pilotes de ne jamais négliger une procédure en cours. Il faut répondre le plus correctement et le plus honnêtement au PV d'infraction.
L'absence de réponse ou une réponse approximative entraine automatiquement la saisine de la commission régionale de discipline.
Une centaine de sanctions est prononcée chaque année au niveau national. C'est relativement peu au regard du million d'heures de vol réalisées en aviation légère tous les ans.

Le même événement peut faire l'objet de trois procédures : **disciplinaire** au sein même de l'aéro-club, **administrative** et **judiciaire**.

Dans le cas d'un accident l'affaire peut relever d'une juridiction pénale lorsque la vie d'autrui a été mise en danger.
Soit par méconnaissance soit par négligence le non respect de la réglementation est à l'origine de la plupart des infractions.

Une commission est en place dans chaque DAC.
Elle compte six membres : trois correspondants de la DAC dont le président, un de l'aéro-club de France, un de la fédération d'appartenance et un dernier désigné par la FFA ou la FFVV.

Les commissions sont consultatives. **Les décisions finales sont prises par les directeurs des DAC qui dans 99 % des cas suivent les avis des commissions.**

En fonction des DAC, la fréquence des sessions est de 2 à 3 par an.
Le délai entre l'infraction et la comparution varie de 6 à 18 mois.
La comparution se fait soit dans la DAC où l'infraction a été commise soit, à la demande du pratiquant, dans la DAC dont dépend son domicile.

En cas de faute très grave, les autorités peuvent procéder pour une durée maximale de deux mois au retrait provisoire des licences ou qualifications après avis du président de la commission de discipline compétente.

Le rôle des représentants des usagers est très important. En apportant leur connaissance du terrain, ils évitent à la commission une approche trop institutionnelle.

Exemple des ZIT : hormis les cas où il est démontré que le survol était intentionnel, les représentants FFA refusent systématiquement que toutes sanctions soient prises.

Pour une même infraction les avis d'une commission à l'autre sont très variables. Ils dépendent beaucoup du contexte et du comportement du contrevenant.
Les sanctions vont du blâme à l'annulation des licences ou qualifications assorti le cas échéant de l'interdiction de solliciter une nouvelle délivrance pendant une durée qui ne peut excéder cinq ans.
Le plus souvent les sanctions se traduisent par une suspension du privilège d'effectuer des vols en qualité de commandant de bord ou des licences mêmes avec les qualifications associées, assortie ou non d'un sursis.
Dans la majorité des cas les sanctions sont accompagnées de **l'obligation de suivre un complément de formation pratique et théorique.**
Il n'y a pas de diffusion publique des sanctions.
Enfin toute décision peut être contestée dans les deux mois qui suivent la notification de la sanction.

Types d'infractions les plus couramment rencontrées :

- Vol à basse altitude
- Pénétration en espace aérien A, C ou D sans contact radio
- Panne de carburant
- Vol en IMC sans être qualifié
- Survol d'agglomération à basse altitude
- Licence, qualification ou document de navigabilité périmés

Daniel Vacher

Président de la commission Sécurité/Formation/Instructeurs

Instructeur

QFU préférentiels : le point de vue de la FFA transmis au Sia

En application des dispositions de l'instruction 22900 DNA du 29 mars 2004 relative à l'établissement des cartes d'approche et d'atterrissage à vue prévoyant la publication d'un QFU préférentiel « uniquement si particularité », le SIA a procédé à la suppression d'un certain nombre de QFU préférentiels pour lesquels aucune justification n'était effectivement publiée.

Nous comprenons tout à fait l'intérêt opérationnel de la justification car elle attire bien l'attention du pilote sur la particularité de l'aérodrome. Cependant, suite à ces suppressions, nombreux ont été les instructeurs notamment, à réagir car ils estiment que, même sans justification due aux dégagements ou problèmes de nuisances qui sont les causes les plus fréquentes, la publication d'un QFU préférentiel contribue à la sécurité des vols car elle permet d'éviter des situations conflictuelles entre aéronefs qui utiliseraient des pistes différentes en l'absence de vent.

Nous partageons effectivement cet avis, aussi avons-nous l'honneur de vous proposer, pour au moins les aérodromes non dotés d'organisme de la circulation aérienne, d'adopter la solution suivante afin de donner satisfaction aux pilotes tout en respectant la réglementation : maintenir les QFU préférentiels dans toute la mesure du possible en adoptant comme QFU préférentiel, le QFU offrant la longueur la plus importante d'atterrissage (LDA) ou, à défaut, de décollage (TODA); la justification exigée par l'instruction peut alors être exprimée sous la forme « LDA ou TORA disponible». Nous avons noté qu'une telle justification est déjà publiée pour «Langres Rolampont» pas exemple.

Ainsi, à La Réole par exemple où le QFU préférentiel a été supprimé, le QFU 080 pourrait être retenu avec la justification «LDA disponible» (950 m au lieu de 770 dans l'autre sens) ; même remarque pour le QFU 279 à Sainte Foy La Grande (1080 m au lieu de 870 m).

Roger Coatmeur

Chargé de mission

Instructeur



Le Pack Assurances Instructeurs, votre Garantie Sérénité !

Nouveauté 2009

FFA Assistance en cas d'interruption de vol, toutes les explications au dos de cette page

Avec la Licence FFA et le Pack Assurances Instructeurs, vous avancez avec l'esprit libre !

La FFA vous propose cette année encore le Pack Assurances Instructeurs. Lors de sa mise en place l'année dernière, ce service s'est positionné sans conteste comme le plus complet pour apporter aux instructeurs bénévoles ou professionnels, sans différence de tarification, les aides dont ils ont besoin.

La licence avec le Pack Instructeurs, c'est bien sûr un ensemble de garanties d'assurance :

1

Une garantie de Responsabilité Civile (RC) de l'instructeur, venant en complément ou à la place de la garantie RC de l'aéronef en cas d'accident survenant au cours d'une action de formation (y compris test en vol) sur tout avion de club ou privé, sur tout ULM de club.

2

Une garantie de protection de l'instructeur destinée à verser un capital de base (30 500 €) à l'instructeur ou aux personnes désignées par lui, en cas de décès ou d'invalidité permanente. Grâce aux options proposées par la FFA, le capital peut être porté à 300 000 €.

3

Une assurance de protection juridique qui vous procure assistance, conseil et délégation d'un avocat en cas de poursuite devant toute juridiction administrative, civile ou pénale. Avec un plafond d'intervention de 20 000 €, cette garantie est parfaitement adaptée aux besoins des instructeurs.

Mais c'est d'abord un ensemble de services

La FFA ne sert pas de simple «boîte aux lettres» entre les instructeurs et les assureurs. En effet, chaque dossier, chaque demande qui parvient à la FFA fait l'objet d'une analyse en commun avec celui ou celle qui a initialisé la demande. Puis à l'issue de cette phase, le dossier est transmis, accompagné d'une note de synthèse, au service d'assurance concerné.

Pour pouvoir dispenser cet ensemble de services en toute légalité et avec la meilleure efficacité possible, la FFA a mis en place une structure professionnelle définie par le Code des Assurances et enregistrée auprès d'un organisme officiel, l'ORIAS (Organisme pour le Registre des Intermédiaires d'Assurance). Ainsi, quand vous soumettez une question à la FFA, vous avez affaire à un véritable spécialiste...

Pour plus d'information, renseignez-vous auprès de votre club ou sur le site internet de la FFA :
www.ff-aero.fr (rubrique «guide du pilote / assurances)

Fédération Française Aéronautique
155 avenue de Wagram 75017 Paris

Licences et assurances 2009 : du nouveau pour les instructeurs

Une nouvelle garantie fait son entrée : l'assistance FFA.

Il nous semble important d'insister sur l'intérêt de cette nouvelle aide aux pilotes et aux instructeurs, car nous estimons qu'elle est de nature à apporter plus de sécurité lors de la conduite des vols en supprimant une cause potentielle de stress liée à l'interruption du vol et la nécessité d'improviser dans l'urgence une étape au sol non préparée.

L'assistance de base permet à un instructeur et à son équipage (1 CdB + 4 Pax = 5 personnes) de rentrer chez eux en cas de panne avion, météo défavorable ou maladie du pilote. Cette assistance de base est acquise automatiquement aux instructeurs qui souscrivent une assurance ***Individuelle Accidents de base*** (capital 10 000 €). Elle ne peut être souscrite séparément.

L'Assistance Plus, propose des prestations supplémentaires telles que rapatriement médical, la mise à disposition d'un pilote de remplacement si l'instructeur est incapable (médicalement) de piloter, la visite d'un proche si immobilisation médicale, la prise en charge des frais médicaux à l'étranger et l'avance de frais, le rapatriement du corps en cas de décès, un soutien psychologique en cas d'accident, le retour anticipé pour un motif sérieux (en cas de décès d'un proche par exemple). Enfin, pour les plus exigeants, une offre de «Concierging». Il s'agit d'un ensemble de prestations de services «VIP» comme la réservation d'hôtels, de restaurants, de sorties d'ordre privé ou professionnel, de tourisme industriel, etc.. L'assistance Plus est acquise automatiquement aux ***instructeurs*** ayant souscrit ***l'assurance Individuelle Accidents FI/FE***. Elle ne peut être souscrite séparément. Cette Assistance Plus est active, qu'il s'agisse pour l'instructeur d'un vol de formation ou d'un vol de loisir

En cas de besoin, 24 h/27 et 7 jours/7, il suffira d'appeler le N° de FFA Assistance : ***01.48.82.62.97***

Assurance Responsabilité Civile Individuelle de l'instructeur

Cette assurance vous couvre sans franchise en cas d'accident dont la responsabilité pourrait vous incomber à titre personnel. Elle est acquise pour toute formation dispensée dans tout aéroclub affilié FFA ou sur tout avion privé. Pour la troisième année, ***le montant de la prime reste inchangé à 115 €/an.***

Plus de facilité dans la souscription des assurances

Comme auparavant, il sera possible de souscrire en ligne via SMILE la licence et les produits associés tels que l'assurance individuelle et l'assistance de base, les options supplémentaires FFA Plus A et B, l'abonnement à Info-Pilote pour 12 mois).

A partir de décembre 2008, il sera également possible de renouveler ***le pack assurance instructeurs*** (Individuelle Accidents FI/FE et Responsabilité Civile Personnelle des Instructeurs) sur le service SMILE. Il ne sera plus nécessaire de renvoyer le bulletin de souscription papier qui était en vigueur jusqu'à ce jour.

Jean-Paul RUFF
Chargé de missions du Président



Distribution d'assurances et obligations légales...

La présentation et la distribution de garanties d'assurance est une affaire sérieuse. A la suite de divers incidents dans lesquels des assurés mal conseillés ont subi des préjudices importants, le législateur a modifié le Code des Assurances (décret du 30/08/2006) afin de faire en sorte que les «intermédiaires d'assurances» aient les compétences requises pour exécuter efficacement leur mission.

Il en ressort que tout organisme, quel qu'il soit, amené à *«présenter, proposer ou aider à conclure des contrats d'assurance...»* contre rémunération est un intermédiaire d'assurances. Ca concerne bien sûr la FFA et les fédérations sportives, mais aussi la plupart des groupements proposant des assurances à leurs adhérents..

Les intermédiaires d'assurances sont tenus de prouver leurs **compétences** dans le domaine des assurances, en présentant un dossier complet auprès de l'ORIAS (Organisme pour le Registre des Intermédiaires en Assurances). Si le dossier est solide, l'ORIAS délivre alors un N° d'agrément autorisant l'intermédiaire à exercer sa mission. Sans cet agrément, la distribution d'assurance est simplement interdite.

La FFA a été la première fédération sportive à obtenir cet agrément. (N° ORIAS 07050341).

Pour les pilotes et instructeurs assurés par l'intermédiaire de la FFA, c'est une garantie supplémentaire. Leurs intérêts sont pris en compte par des professionnels compétents et reconnus, c'est un élément important !

Avant de contacter une assurance instructeur, assurez vous que cette condition d'immatriculation à l'ORIAS est bien remplie par l'organisme qui vous propose une assurance.